



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 9 avril 2009 — Vol. 41 N° 2

Consultations particulières sur le projet de loi n° 30 — Loi
modifiant la Loi sur les véhicules hors route

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 9 avril 2009 — Vol. 41 N° 2

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Norman MacMillan	1
M. Stéphane Bergeron	2
M. Marc Picard	2
Auditions	2
Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)	3
Remarques finales	14
M. Marc Picard	14
M. Stéphane Bergeron	14
M. Norman MacMillan	14

Autres intervenants

M. François Legault, président

M. Guy Ouellette
Mme Charlotte L'Écuyer
M. Marc Carrière
M. André Villeneuve

* M. Danny Gagnon, FQCQ

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le jeudi 9 avril 2009 — Vol. 41 N° 2

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 30 — Loi
modifiant la Loi sur les véhicules hors route**

(Dix heures quatre minutes)

Le Président (M. Legault): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 30, Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Bergeron (Verchères) remplace M. McKay (L'Assomption).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Legault): Donc, nous débutons, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Donc, M. le ministre, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture.

M. Norman MacMillan

M. MacMillan: 7 min 30 s. Merci, M. le Président. Je vais essayer d'être très rapide. Alors, c'est avec plaisir que je participe à ces consultations particulières sur le projet n° 30, modifiant la Loi sur les véhicules hors route. Nous aurons le privilège d'entendre pour l'occasion la Fédération, que je salue, Danny, québécoise des clubs quads.

Je suis persuadé que la fédération nous apportera un éclairage intéressant afin de poursuivre le cheminement de ce projet de loi qui vise à modifier la loi afin de permettre à certaines conditions la présence de passagers sur des véhicules hors route, à certaines conditions, et encadrer cette nouvelle pratique pour qu'elle s'exerce en toute sécurité. Le projet de loi vise également à permettre des projets pilotes pour évaluer la sécurité de nouveaux types de véhicule hors route. Je suis accompagné pour l'occasion des responsables du dossier de véhicules hors route au ministère du Transport; à ma gauche, Stéphanie Cashman-Pelletier, chef de service, Politiques, sécurité; en arrière, M. Claude Morin, directeur de sécurité de transport; Ann-Marie Hébert-Caron, agente de recherche; et Simon Lapointe, le juriste.

Bonjour, mesdames messieurs. En 2008, il y avait au Québec 520 459 véhicules hors route immatriculés, dont 351 860 véhicules VTT. Les adeptes de cette activité peuvent compter sur plus de 19 000 kilomètres de sentiers. Au cours des dernières années, la pratique des activités liées aux VHR, dont les VTT, s'est développée de façon intensive, et certaines nouvelles problématiques ont été soulevées par les partenaires et les utilisateurs. Parmi celles-ci, l'interdiction de

transporter un passager sur un VTT conçu à l'origine pour une personne a fait l'objet de nombreuses demandes. En effet, en vertu de l'actuel article 22 de la loi, il est interdit de transporter plus de passagers que le nombre indiqué par le manufacturier du VTT. Malgré l'interdiction, la presque totalité des utilisateurs de VTT pratiquent leur activité en transportant un passager sur leur VTT conçu pour une seule personne, en ajoutant un siège d'appoint. Ces sièges ne sont pas fabriqués par les manufacturiers du VTT mais sont vendus par les concessionnaires.

En 2008, le ministère du Transport du Québec a confié à un professeur de génie mécanique spécialisé en dynamique des véhicules, de l'Université du Québec à Rimouski, M. Boumédiène Falah, la réalisation d'une étude sur le sujet. Cette étude complémentaire a permis d'évaluer des conditions d'utilisation sécuritaire des VTT conçus pour une personne et modifiés pour transporter un passager dans les sentiers fédérés de la fédération. Cette étude a été menée en étroite association avec la fédération. Cette analyse statique et dynamique s'est déroulée principalement en deux étapes. D'abord, des essais sur table de renversement ont été effectués, puis les essais se sont poursuivis dans des sentiers représentatifs du réseau des sentiers fédérés. Bien que l'utilisation d'un VTT conçu pour deux occupants par le manufacturier demeure l'option à privilégier, les conclusions de l'étude ont démontré que dans certaines conditions, lorsqu'elle est bien encadrée dans les sentiers, c'est-à-dire dans des endroits aménagés, entretenus et signalisés, l'utilisation d'un VTT modifié pour le transport d'un passager est sécuritaire.

Le 31 octobre 2008, le ministre des Transports a annoncé son intention de déposer des modifications législatives dans les meilleurs délais afin de tenir compte des résultats de l'étude.

Le présent projet de loi vise donc à permettre selon certaines conditions le transport d'un passager sur un VTT muni de quatre roues, conçu à l'origine pour une seule personne par le manufacturier, modifié par l'ajout d'un siège qui devrait être installé selon les normes du fabricant de ce siège. Il introduit une modification de l'article 18 de la loi afin de prévoir l'obligation pour le conducteur de ce véhicule, lorsqu'il transporte un passager, d'être âgé d'au moins 18 ans. Il prévoit que le conducteur doit être titulaire d'un certificat d'aptitude obtenu d'un agent habilité par le gouvernement, soit la Fédération québécoise des clubs quads.

● (10 h 10) ●

Une disposition prévoit également que le conducteur d'un tel véhicule, lorsqu'il transporte un passager, peut circuler uniquement sur les sentiers ou dans les endroits qui permettent d'assurer un lien entre les sentiers, par exemple sur un chemin public, selon les conditions prévues à la loi ou sur un chemin ou une route privés pour rejoindre un sentier. D'autres conditions seront aussi déterminées par règlement du

gouvernement. Il propose également d'inclure dans la loi les dispositions pénales nécessaires pour assurer une application sécuritaire des nouvelles règles. De plus, l'article 46 de la loi sera modifié en y prévoyant le pouvoir réglementaire gouvernemental de prescrire des règles d'utilisation et de circulation particulières applicables à cette pratique ainsi que des normes relatives à la charge qu'un tel véhicule peut transporter.

Autre nouvelle mesure importante, le projet de loi n° 30 prévoit par ailleurs une disposition s'inspirant de l'article 633.1 du Code de la sécurité routière, permettant au ministre des Transports d'autoriser des projets pilotes d'une durée de trois à cinq ans selon les conditions et modalités déterminées par arrêté ministériel. Par exemple, un projet pilote sur les VTT du type côte à côte pourrait être autorisé afin de s'assurer que la pratique est pratiquement sécuritaire. Ce projet de loi est inspiré de consultations menées auprès des partenaires et des représentants d'utilisateurs de quads. Toutes les modifications qu'il propose permettront d'actualiser la Loi sur les véhicules hors route, répondant aussi aux demandes des partenaires et des utilisateurs, tout en assurant la sécurité, ce qui est notre priorité.

En terminant, je veux souhaiter la bienvenue à la Fédération québécoise des clubs quads et je suis disposé à échanger avec vous sur ce projet de loi. Merci.

Le Président (M. Legault): Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de six minutes. M. le député de Verchères.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Compte tenu du fait que je ne veux pas répéter indûment tout ce que le ministre vient d'évoquer de façon si éloquente, je prendrai probablement beaucoup moins que les six minutes qui me sont allouées.

Dans un premier temps, M. le Président, je veux remercier tous les collègues d'être réunis ici pour l'étude de ce projet de loi, remercier le ministre de sa présence, non seulement de sa présence, mais également d'avoir effectivement présenté à l'Assemblée ce projet de loi, qui était attendu depuis très longtemps. J'ai eu l'occasion moi-même, dès ma nomination comme porte-parole en matière de transports, de rencontrer des représentants de clubs de VTT, notamment le Club VTT Vagabond, de la région de Sorel-Tracy, qui m'a effectivement sensibilisé à cette problématique particulière et aux difficultés que cela occasionnait quant à la pratique de cette activité qui est la leur. À ce moment-là, l'étude avait déjà été mise en branle, des rumeurs circulaient quant à ses conclusions, et d'aucuns laissaient entendre que celles-ci étaient concluantes et qu'elles permettraient éventuellement d'aller de l'avant. Le ministre a rappelé que la ministre des Transports, l'automne dernier, en octobre, a annoncé que des dispositions législatives seraient mises de l'avant. Bien sûr, il y a eu entre-temps un déclenchement d'élection, qui a reporté de quelques semaines, sinon de quelques mois la présentation dudit projet de loi. Fort heureusement, dans les premières séances de notre nouvelle législature, ce projet de loi a effectivement été

présenté à l'Assemblée nationale, et nous comptons effectivement avoir l'occasion de l'adopter rapidement, puisque, d'une façon générale, ses dispositions font consensus.

Le ministre m'a demandé s'il était opportun de recevoir des groupes, ce à quoi j'ai répondu oui. Évidemment, comme le projet de loi en tant que tel était attendu, on peut s'attendre malgré tout à une adoption rapide, mais je pense qu'il était de mise de recevoir les représentants des clubs quads au Québec pour avoir leur opinion, leur éclairage quant au projet de loi qui nous est présenté par le gouvernement, de telle sorte éventuellement de pouvoir y apporter des modifications, des améliorations pour le bonifier.

Alors, je remercie évidemment M. Gagnon d'être des nôtres, le président... le directeur général, dis-je, de la Fédération québécoise des clubs quads. J'ai très hâte d'entendre vos remarques quant au projet de loi qui est à l'étude présentement. Et on aura l'occasion d'échanger quelques instants, par la suite. Et sous peu nous reviendrons pour l'étude, à proprement parler, du projet de loi. Et, s'il y a lieu, il y aura des propositions d'amendement, de telle sorte, comme je le disais, de bonifier le projet de loi. Alors, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Legault): Merci, M. le député. J'inviterais maintenant le député des Chutes-de-la-Chaudière à nous faire part de ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 1 min 30 s.

M. Marc Picard

M. Picard: Tout ce temps pour moi! Merci, M. le Président. Dans un premier temps, je tiens à remercier le ministre qui dépose un projet de loi qui, quant à moi, va mettre fin au discours démagogique du gouvernement libéral.

Il faut se rappeler, pour les nouveaux qui n'étaient pas là, lorsque nous étions l'opposition officielle, nous avons amené ce débat sur la table et on s'est fait dire qu'on voulait qu'il y ait des morts et des morts au Québec. On avait eu des discussions avec les différents utilisateurs, différentes fédérations. Et je pense qu'il faut quand même que le... c'est un très bon pas du gouvernement de présenter ce projet de loi là. Ça fait suite à une nouvelle étude, parce que, celle de 2003, je pense qu'on l'avait faite de façon très, très théorique, et là on est allé dans les vrais sentiers puis on a dit: Regarde, c'est sécuritaire.

Donc, c'est une bonne mesure qu'on va appuyer puis qu'on va essayer de bonifier en commission parlementaire. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Legault): Merci, M. le député. Maintenant, nous allons recevoir la Fédération québécoise des clubs quads. Je vous rappelle que l'organisme a 10 minutes pour présenter son exposé, et il y aura ensuite 50 minutes pour les échanges avec les membres de la commission: 25 minutes pour le groupe formant le gouvernement, 20 minutes pour l'opposition officielle et cinq minutes pour le député indépendant.

Donc, je demanderais au représentant de l'organisme de vous présenter.

Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)

M. Gagnon (Danny): Danny Gagnon, directeur général de la Fédération québécoise des clubs quads.

Le Président (M. Legault): Merci, M. Gagnon. Donc, vous avez 10 minutes pour nous faire une présentation de votre exposé.

M. Gagnon (Danny): Parfait. M. le Président, chers membres de la commission, c'est avec un grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le projet de loi n° 30, modifiant la Loi sur les véhicules hors route, présenté par M. Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports.

Notre organisme accueille favorablement l'ensemble des modifications présentées dans ce projet de loi. La Fédération québécoise des clubs quads est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité de loisirs qu'est la circulation en quad au Québec. Pour s'assurer du respect de la loi, des pratiques sécuritaires de l'activité du quad, la FQCQ est fière de pouvoir compter sur la collaboration bénévole de plus de 1 705 agents de surveillance de sentier qui patrouillent des sentiers de clubs ainsi que de 33 agents fédérés composant une escouade intervenant à l'échelle provinciale. De plus, elle peut compter sur le travail de quelque 2 540 bénévoles dévoués oeuvrant à l'entretien et à l'installation de signalisation sur l'ensemble de ses 17 697 kilomètres de sentiers. Ce sont ces mêmes bénévoles qui organisent diverses activités sociales à l'intention des membres des clubs quads.

Les clubs de la fédération regroupent aujourd'hui 55 659 membres. Pendant plus d'une décennie, l'activité quad a connu une progression annuelle nette et régulière. Malheureusement, au cours des dernières années, certaines interventions policières au sujet du transport d'un passager ont eu pour effet de faire fuir une partie de sa clientèle, ce qui a eu une influence négative sur cette progression. Nous croyons que les mesures proposées dans le projet de loi n° 30 auront des effets d'aider la fédération à augmenter son nombre de membres et contribuera à augmenter la sécurité des quadistes, qui se sentiront de nouveau les bienvenus sur le réseau de sentiers des clubs quads du Québec.

La fédération compte actuellement 48 formateurs en conduite de quad et est disposée à en former davantage pour répondre aux exigences et obligations prévues dans le projet de loi n° 30. Le nombre de véhicules immatriculés au Québec étant actuellement de l'ordre de 351 608, il est prévisible que l'augmentation du nombre d'adhésions aux clubs quads reprendra sa vitesse de croisière vers le haut dès l'adoption du présent projet de loi.

Les apports économiques. Le quad est une activité qui se pratique sur quatre saisons et qui offre un potentiel de retombées économiques particulièrement intéressant. Celles-ci étaient de plus de 786 millions en 2006. Il est donc réaliste de projeter que la réalisation

du transport d'un passager se fera aussi ressentir sur l'économie des régions.

Le transport d'un passager. La FQCQ ne saurait assez insister sur l'importance de maintenir la pratique familiale de l'activité quad en autorisant le transport d'un passager. Sans les membres, les clubs ne disposeraient d'aucun moyen pour encadrer la pratique du quad et la rendre responsable et civilisée. D'ailleurs, les accidents avec passager recensés semblent précisément toujours se produire hors sentier. Aujourd'hui, 12 années et quatre volumineux rapports d'étude plus tard, il est grand temps d'aller de l'avant et d'offrir aux familles du Québec l'opportunité de pratiquer de nouveau mais légalement la randonnée à deux.

● (10 h 20) ●

Les projets pilotes. Des mesures permettant au ministre d'autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes pour expérimenter de nouveaux véhicules, de nouveaux équipements et de nouvelles règles de circulation constituent un point positif pour la FQCQ. En effet, toujours dans le contexte du transport d'un passager sur un quad, certains manufacturiers ont conçu, au cours des dernières années, des véhicules de type côte à côte dans le but de s'approprier une part de marché du quad récréatif. Les concessionnaires se sont mis à en vendre, et les nouveaux propriétaires de véhicule ont tenté de devenir membres mais se sont heurtés aux administrations de clubs quads qui refusaient de leur vendre un droit d'accès dans certains cas parce qu'ils ne souhaitaient pas accueillir de tels véhicules dans leurs sentiers et, dans d'autres, simplement parce que la législation, dans sa formulation de l'article 1 de la Loi sur les véhicules hors route, précise qu'un véhicule VHR doit être muni d'un guidon et qu'il doit être enfourchable, ce qui rend illégal les véhicules de type côte à côte.

Ce sont les administrateurs de clubs qui ont reçu la foudre des clients et des vendeurs de côte à côte parce qu'ils devaient respecter la loi. À un certain moment, des pressions ont été faites pour que les clubs quads acceptent des véhicules munis de chenilles en remplacement des roues d'origine. Mais, selon l'article 6 de la Loi sur les véhicules hors route, ceux-ci constituent une modification aux véhicules. La FQCQ, l'hiver dernier, a donc réalisé un projet pilote avec des véhicules à chenilles pour finalement se faire dire que c'était illégal. La FQCQ, grâce à cette nouvelle disposition de la loi autorisant la mise en oeuvre de projet pilote, pourra éventuellement s'asseoir avec les gens du ministère des Transports afin de définir quels types de véhicule sont acceptables et souhaitables à voir circuler dans ces sentiers.

En conclusion, la FQCQ, les administrateurs des clubs ainsi que leurs bénévoles, toute la province attendent, depuis 12 ans déjà, la légalisation du transport d'un passager sur un quad conventionnel. Nous croyons que les démarches qui ont mené à la rédaction du projet de loi n° 30 sont l'aboutissement d'un travail sérieux et rigoureux de la part de tous ceux et celles qui y ont été impliqués au fil des ans. Suite à l'adoption de cette nouvelle disposition de la loi, nous pourrions enfin utiliser nos ressources et énergies à d'autres buts qui feront évoluer l'activité, la sensibilisation, la sécurité, la réalisation des liens stratégiques entre les sentiers, la

formation en conduite de quad et quantité d'autres projets qui ne manqueront pas de voir le jour, profiteront tous à la collectivité. Merci.

Le Président (M. Legault): Merci, M. Gagnon. On va maintenant passer à la période d'échange avec les membres de la commission en commençant par le groupe parlementaire représentant le gouvernement. Donc, je cède la parole à M. le ministre.

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Gagnon, et bienvenue à cette consultation particulière. Ma première question s'adresse sur l'impact qu'il y a eu de ne pas avoir ce projet de loi là qui a été déposé, là, avant l'élection et qui vraiment va être déposé d'ici... bien, qui est déposé déjà mais qu'on va continuer à l'amener à son adoption. J'aimerais vous entendre parler un peu de l'impact que ça a eu, cette interdiction-là de ce passager-là, dans certaines régions du Québec, M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Ça a eu un impact assez important. Si on recule dans les années 2005-2007, on a des clubs qui ont connu des baisses de membres, suite aux interventions policières, de plus de 25 % à 30 %.

Parce que la population en général, les citoyens et les membres de clubs pensent souvent que la Loi sur les véhicules hors route, c'est une loi qui s'applique uniquement à l'intérieur des sentiers, donc ça favorise l'anarchie quand on applique la loi. Ça fait qu'ils disent: Ah! bien là on n'a pas le droit de passager, on n'ira pas dans les clubs, on va rencontrer des agents de surveillance de sentier, on risque de rencontrer des policiers. donc on va se promener chez nous, on va se promener n'importe où, mais on va éviter les sentiers des clubs... l'endroit sécuritaire pour se promener, parce qu'on se risque de rencontrer un policier ou un agent de surveillance. Il y a des régions, exemple en Mauricie... j'ai un club qui avait 2 200 membres dans la région de la Mauricie, qui a fini son année avec 1 100 membres suite aux interventions policières répétées. Ça allait jusqu'à arrêter des gens qui avaient un VTT avec un coffre pour transporter un passager, à lui dire: Regarde, on t'arrête aujourd'hui, tu n'as pas de passager, mais, si tu en as un dedans, on t'inscrit dans notre ordinateur, puis, la prochaine fois qu'on va t'arrêter puis tu as un passager, tu vas avoir un billet.

Donc, ça a fait énormément fuir les gens du réseau des clubs et ça favorise le désencadrement d'activité.

Le Président (M. Legault): M. le ministre.

M. MacMillan: Ça m'amène à vous poser une question. Suite à toutes les études, deux études, une en 2003, une en 2008, qui disent: Le côté de sécurité qui est important... je pense que le projet de loi est vraiment côté de la sécurité. Dans les statistiques, qu'on a, venant du ministère du Transport, le nombre de décès qui est hors sentier, il est énorme. Là, on parle, en 2008, si je ne me trompe pas, dans un sentier de VTT, il n'y a pas eu de décès. Puis, dans des décès hors sentier, il y en a beaucoup. Est-ce que vous pouvez parler un peu des normes qu'on va apporter mais en collaboration avec

votre fédération, pour votre expérience, côté vraiment sécuritaire, dans le projet de loi qu'on a déposé à l'Assemblée?

M. Gagnon (Danny): ...chez nous, bon, avec les années, on a développé une certaine expérience en niveau de sécurité. D'ailleurs, même avec la venue du nouveau du projet de loi, connaissant un petit peu déjà des dispositions, on a déjà commencé à répertorier différents équipements.

Annuellement, le réseau chez nous, on installe environ 23 000 nouveaux panneaux de signalisation tous les ans à l'intérieur du réseau, et ce, depuis 1997. Un réseau de sentiers qui est bien signalisé, c'est quasiment comme un route au Québec. Donc, pour l'utilisateur il est facile de prévoir l'ensemble des dangers qu'il risque de rencontrer, que ce soient une pente, une descente, et tout. Et on est en train même de répertorier les pentes ayant 17 % et plus afin d'y mettre une signalisation. Déjà, on est impliqués aussi au niveau de la formation des jeunes en conduite de véhicule hors route depuis plusieurs années. Actuellement, on est en période de transition avec la formation pour les conducteurs. On avait un cours qui était reconnu par le Conseil canadien de la sécurité, qui est un cours qui provenait de l'American Safety Institute. Maintenant, nous travaillons directement avec l'American Safety Institute aux États-Unis. Donc, il y a un nouveau cours de conduite... bien, le cours de conduite va être réactualisé, parce que la formation de l'American Safety Institute a une section de cours qui est prévue pour les gens qui transportent des passagers, donc plus à jour avec les nouvelles démarches, et on est déjà prêts à implanter ce cours-là.

Donc, au niveau de la signalisation, les agents de surveillance: 1 705 agents de surveillance en matière de sécurité qui surveillent le réseau à l'ensemble, dans chacun des clubs. Des fois, il y a des ententes entre clubs, donc un agent de surveillance peut visiter deux ou trois clubs dans la même journée. Et, depuis deux ans, on a implanté aussi une escouade d'agents fédérés qui, eux... leur mission est spécifiquement sécurité. Donc, eux, ils patrouillent l'ensemble du territoire québécois et ils font de la sensibilisation sur la sécurité, les équipements de sécurité et différents éléments.

Donc, en matière de sécurité, là, au niveau du réseau, l'aménagement des trails, tout, ça fait tout partie des éléments que nos bénévoles travaillent pour améliorer la sécurité des usagers.

M. MacMillan: C'était ma...

Le Président (M. Legault): M. le ministre.

M. MacMillan: Oh, excusez-moi, M. le Président. C'était ma troisième question: La différence entre les 1 705 agents de surveillance et les 33 agents fédérés, pouvez-vous m'expliquer ça, exactement? Ça veut dire quoi, là, le rôle qu'ils ont à remplir, ces gens-là?

M. Gagnon (Danny): Les agents des clubs, ce sont des agents qui travaillent surtout au niveau du club. Bon. Ils font de la sécurité, mais aussi ils vont surveiller les droits d'accès au club, tout ça. Ça travaille comme

ça. Puis, suite aux commissions parlementaires de 2006, les clubs ont demandé ou ont signifié, surtout dans les régions... ils ont dit: On aimerait ça avoir des agents de surveillance qui viendraient d'ailleurs pour nous aider parce que, Joseph, on le connaît, puis des fois, s'il n'a pas son droit d'accès, on n'ose pas lui dire ou des fois, s'il y a telle affaire, on n'ose pas lui dire. Donc, avoir des gens d'ailleurs, ça va nous forcer à les faire venir.

Donc, on a eu l'escouade des agents fédérés. Ces agents-là, ils ont une formation de deux jours. C'est des agents. C'est pareil comme des policiers, pratiquement, là. Nous, à la fédération, on a huit remorques, on possède 16 VTT. Ces gens-là, ils sont habillés, ils sont formés et ces gens-là, même si ce sont des bénévoles, ils reçoivent un per diem pour leur déplacement et ils s'engagent à 40 heures de pratique... de surveillance par semaine et ils visitent tout le territoire du Québec. Et leur mission, eux, c'est uniquement la sécurité. Donc, ils le font bénévolement, c'est des passionnés, mais leur mission... c'est des gens qui sont axés sur la sécurité. Sur ce corps-là, même on a des policiers de la Sûreté du Québec qui sont patrouilleurs en VTT pour la Sûreté, qui patrouillent avec nous de façon bénévole, donc qui contribuent à la formation de nos agents, à les former sur les méthodes d'intervention. Et ça a un effet à deux niveaux parce que ça a un effet très positif aussi sur les agents des clubs. Parce qu'on ne le fait pas à la cachette, on ne va pas dans les clubs à la cachette. On avise le club: En fin de semaine, l'escouade, ils vont être chez vous, ça fait que, si tu veux envoyer des agents avec nous, envoie-les.

Et on fait de la formation continue sur les agents de surveillance de sentier des clubs. Donc, on leur explique leur positionnement, leur manière d'intervenir avec les différents clients qu'ils rencontrent. Donc, ça a un effet positif sur l'ensemble de la sécurité.

Le Président (M. Legault): M. le ministre.

● (10 h 30) ●

M. MacMillan: Ça m'amène à vous parler des bénévoles, M. Gagnon. J'ai commencé une tournée au Québec sur des tables de concertation, qui avait été annoncée par Mme Boulet l'an passé, et souvent, je dirais, une des choses qui est apportée par les gens qui siègent sur la table de concertation, on parle du bénévole, on parle du bénévolat, que les gens commencent à être essoufflés un peu de faire du bénévolat, côté de la motoneige et peut-être chez vous. Et j'aimerais vous entendre. Comment on pourrait, nous, dans notre rôle, ici, aider à promouvoir le bénévole pour vous aider qu'il y en ait autant ou les aider à... tu sais, on pourrait dire avec de l'argent? Mais, quand on parle de bénévoles, on ne parle pas de ça. Mais comment on pourrait améliorer, là, pour arrêter un peu ce... puis que les gens disent: «Bien, on est fatigués, on n'est pas encouragés, on n'est pas ci»? Est-ce que vous avez une opinion, M. Gagnon, là-dessus, avant de passer la parole à mes collègues?

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que les bénévoles, premièrement, ce sont des passionnés, c'est des gens qui font un travail formidable. Par contre, étant des passionnés, c'est des gens qui ont de la difficulté lorsqu'ils rencontrent des difficultés. Et je peux vous dire

que leur travail est énorme, lorsqu'ils rencontrent des difficultés, pour négocier des traverses de route, négocier des droits de passage au ministère des Ressources naturelles.

Présentement, là, il y a le MDDEP qui exige des frais d'ouverture de dossier pour quand le club veut construire un pont ou tout ça, les municipalités, dans bien des cas, qui s'efforcent de leur compliquer la vie, moyennant différentes interventions. Ce qui aiderait beaucoup, ce serait peut-être qu'il y aurait un guichet unique, qu'il y aurait au niveau provincial une espèce de... Aux États-Unis, ils ont ça, c'est un «land manager». C'est une personne qui transige tout l'ensemble des dossiers avec l'ensemble des départements gouvernementaux. On pratique déjà ce style d'opération là avec l'Unité régionale de loisir et de sport en Gaspésie, qui intervient au niveau régional avec le ministère des Transports, le ministère des Ressources naturelles, le ministère de l'Environnement. Donc, les clubs, ils s'adressent à l'Unité régionale de loisir et de sport, et l'Unité régionale de loisir et de sport négocie pour eux l'ensemble des dossiers régionaux.

Donc, ça facilite beaucoup le travail du bénévole parce que le bénévole, lui, c'est un émotif, puis il aime ça que ça avance, puis, quand il frappe un mur, bien on le démotive, puis là il dit: Regarde, je vais tout lâcher ça.

Tu sais, c'est la même chose pour l'équipement d'entretien, au niveau des subventions, les clubs, ils se retrouvent avec de la vieille machinerie. Le gars, il fait du bénévole, il travaille 40 heures par semaine puis des fois, quand il fait de l'entretien de sentier, parce que les sentiers, il faut comprendre, ça se gratte la nuit, le gars, il passe deux nuits dans sa semaine dans la surfaceuse à gratter la trail, puis, bien des fois, vu le manque d'argent, son club n'a pas une surfaceuse qui est une 2008, là, il a plus une 1978 puis une 1980, puis la machine, elle stâle dans la nuit, il est obligé de revenir à pied. Lui, il fait ça bénévolement. Son club n'a pas les moyens d'améliorer l'équipement dans lequel il est.

C'est tous ces éléments-là qui font que le bénévole s'effrite, parce que le bénévole, lui, il le fait pour faire avancer, mais, lorsqu'on continue toujours à lui mettre des difficultés devant lui, c'est ça qui l'écoeupe puis c'est ça qui fait que le bénévole, il quitte les activités.

M. MacMillan: Merci.

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. M. Gagnon, bienvenue. Je vais vous parler de formation à matin, mais juste avant, pour les besoins de ceux qui nous écoutent, je veux juste clarifier quelque chose, là, qui me chatouille un petit peu. J'espère que vous n'êtes pas amer envers le travail des policiers, qui font un bon travail dans vos sentiers, là, parce que, là, vous me dites que plusieurs policiers vont vous aider bénévolement mais qu'à cause des policiers il y a une baisse de l'affluence dans vos sentiers, là.

M. Gagnon (Danny): Oui.

M. Ouellette: J'aimerais juste ça que vous me clarifiez ça, là, juste pour me sécuriser un petit peu, là.

M. Gagnon (Danny): Écoutez, c'est plus ciblé, c'est certains policiers. Ça a été ciblé. Exemple, la Mauricie, c'est une région... Mauricie—Centre-du-Québec, là, c'est une région qui a été particulièrement difficile, pas pour une... Oui, il y a eu beaucoup de harcèlement policier, mais ce n'est pas sur l'ensemble des régions du Québec, mais c'est à cause de la formation, c'est à cause de la formation. C'est qu'en formation en véhicules hors route la Sûreté du Québec pratique et forme ses policiers dans la région Mauricie—Centre-du-Québec. Donc, on sait bien que, lorsqu'on forme un policier puis on lui montre les vraies affaires et les bonnes choses, donc, en le formant, on arrête des VTT, des fois on arrête quatre fois le gars dans la même journée, on déshabille le gars quatre fois dans la même journée, on lui demande ses papiers, puis tout, parce que l'aire de formation qu'on utilise, elle mesure 7 km, 8 km, puis tous les gars qui passent là deux, trois fois dans la journée, ils y passent, au cash, tu sais, là.

Ça fait que c'est des éléments comme ça, qui est arrivé, surtout dans le Centre-du-Québec—Mauricie.

M. Ouellette: M. le Président, il devrait y avoir des panneaux pour dire que c'est une aire de formation, là.

M. Gagnon (Danny): Bien, on a fait des interventions auprès du poste pour qu'on limite ça un peu, là. Ça s'est replacé, sur la fin des années.

M. Ouellette: Bon. On va parler de...

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. On va parler de formation, M. Gagnon. Vous mentionnez dans votre document que vous avez 48 formateurs en conduite. Dans le projet de loi déposé par le ministre, il est question de former les gens, particulièrement les conducteurs, qui devront avoir, si le projet de loi est accepté tel qu'il est, 18 ans et plus pour conduire quand il va y avoir un passager. Toujours pour les besoins des gens qui nous écoutent, qui doivent être très nombreux, particulièrement dans les 351 000 propriétaires de quads qui attendent ça avec beaucoup d'impatience, j'aimerais ça que vous nous donniez les grandes lignes de quel genre de formation vous allez leur donner. Ça va-tu être théorique, pratique? En quoi ça va les rendre meilleurs?

Pourquoi ils devraient avoir ce genre de formation là? J'aimerais ça que vous nous expliquiez ça, M. Gagnon.

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Parfait. Les véhicules tout-terrains... il faut comprendre que les véhicules tout-terrains, c'est un ensemble. Ça fait qu'au niveau de la stabilité le conducteur est très important.

C'est au moins 40 % de la stabilité du véhicule. Donc, les déplacements du corps et les transferts de

poids du corps du conducteur ont une influence importante sur l'ensemble du véhicule. Chez nous, le cours, c'est théorie et pratique, ce n'est pas un cours avec un examen écrit. Parce que c'est vraiment important qu'il y ait une pratique, qu'il y ait une théorie. Même, nous, on aurait même souhaité que l'ensemble des utilisateurs aient une formation. De cette façon-là, on éviterait beaucoup d'accidents. Parce que les gens ne font pas les déplacements de poids adéquats. Notre formation, elle part vraiment de la base. Donc, le matin, lorsque le cours commence, on enseigne déjà aux gens à comment descendre leur véhicule d'une remorque. Il y a une façon de descendre un VTT d'une remorque, sécuritaire, sans se mettre en danger. On fait l'inspection mécanique du véhicule prérandonnée, donc les éléments à vérifier sur le véhicule avant la randonnée. Après ça, on leur montre les démarrages, les arrêts, comment démarrer, les arrêts. On leur enseigne aussi tous les automatismes des accessoires du VTT, manette de freins, reculons, renverse, tout ça, pour qu'ils aient ça automatiquement dans leur tête.

Et ça évolue comme ça dans la journée, là. On leur montre les courbes. Après ça, on leur enseigne comment aborder les courbes. Après ça, on leur enseigne ce qu'ils appellent le SEPDI, c'est: scruter, prédire, identifier, décider et exécuter. Donc, sur une formule en huit, on fait circuler les VTT sur un parcours en huit où ils n'ont pas l'autorisation de s'immobiliser. Ils ont l'autorisation de se croiser en huit mais de s'ajuster à l'environnement autour d'eux pour pratiquer cet exercice-là. C'est ce qui pratique la coordination. Ça fait que le cours est évolutif toute la journée. Et, vers la fin de la journée, on a les virages rapides, les arrêts d'urgence en courbe, les arrêts d'urgence en ligne droite. Et on a aussi les ascensions des pentes, comment se sortir d'une colline, lorsqu'on est en difficulté, avant d'être dans le trouble, comment aborder une colline transversale, donc les déplacements de poids, et tout. Et toute cette partie-là, au niveau de l'American Safety Institute, toute la partie des pentes et des virages rapides et des virages brusques, elle est accentuée sur les transferts de poids pour le transport d'un passager. C'est une partie où il y a une attention particulière au transport d'un passager, sur les déplacements du corps du conducteur puis du passager, sur le transfert de poids.

C'est sûr qu'avec 48 moniteurs actuellement... J'ai évalué la capacité de formation. On a une capacité de formation actuelle de 50 000 par année. Il faut monter la formation, il faut monter au moins les formateurs à au moins 150 formateurs. Et aussi, dans nos projets à venir, c'est d'avoir des sites de formation permanents dans les différentes régions du Québec en achetant des terrains de 200 X 300 pour faire le site où la formation pourra être donnée. Parce que qu'est-ce qui est le plus difficile? Déjà, on le donne, le cours, pour les jeunes de 16 et 17 ans. Ce qui est le plus difficile pour nos instructeurs, c'est de trouver un terrain où on a l'ensemble des éléments qu'on a de besoin pour la formation, qui est une pente ou la surface plane.

Donc, on veut aménager graduellement au Québec des sites permanents de formation.

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Je reviens à la Sûreté du Québec qui formait des patrouilleurs. Y a-tu une différence entre le cours qui est donné par la Sûreté du Québec et le cours que vous donnez? Est-ce que les policiers ne pourraient pas le donner, le cours de formation?

M. Gagnon (Danny): ...policiers pourraient le donner. C'est que, nous, quand on est arrivés dans le système, là, la Sûreté du Québec, ils voulaient déjà se retirer de la formation de la motoneige. Ça fait que qu'est-ce qu'on a fait avec nos policiers retraités, bénévoles, tout ça? Bien, on s'est organisés puis on a monté notre cours nous-mêmes. Puis on a des consultations avec Parthenais sur des éléments de notre formation, mais la Sûreté du Québec ne sont pas partie prenante de notre formation.

M. Ouellette: O.K. C'est un cours, M. le Président, c'est un cours qui se donne à Nicolet?

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Excusez, M. le Président.
● (10 h 40) ●

M. Gagnon (Danny): Non, c'est un cours qu'on donne dans la région de Trois-Rivières mais qu'on donne sur un week-end.

M. Ouellette: Et en dernière question, M. le Président...

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: ...les cours qui vont se donner, ça va être gratuit? Il va y avoir un coût?

M. Gagnon (Danny): Le coût du cours, il ne change pas. Depuis qu'on a commencé à donner de la formation, aux alentours de 1997, 1998, c'est 75 \$ puis ça va rester à 75 \$. Il y a 50 \$ qui va à l'instructeur. Puis, nous, on fournit le matériel, on fournit le permis de conduire, on fournit le reste de la documentation aux étudiants.

Le Président (M. Legault): O.K. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Gagnon. Bonjour, collègues. Je vais dire bonjour à mon ministre de la région puis lui souhaiter une bonne commission. C'est sa première.

M. Gagnon, vous êtes d'un optimisme extraordinaire dans votre façon de voir c'est quoi, la vie du VTT. Vous parlez de la formation, vous connaissez votre sujet. On a 356 000 VTT, 55 000 qui sont membres. Là, on parle beaucoup de formation, on parle d'une loi qui va autoriser d'être deux sur le VTT. J'aimerais ça connaître vos politiques pour faire du recrutement. Parce que, quand on regarde, sur 19 ans, il y a eu, bon an, mal an, 22 décès par année, hors piste, ou hors route, ou hors sentier, et ça m'apparaît comme étant important,

comme la loi va passer puis qu'on va pouvoir avoir deux passagers. Est-ce que vous avez une campagne de promotion pour que les gens adhèrent, compte tenu de la formation, compte tenu de l'augmentation qu'on va avoir de passagers sur un quad? Il me semble qu'on devrait viser d'avoir au moins 300 000 qui soient membres et qu'on pourrait dire: À un moment donné, sur cinq ans, l'ensemble des gens qui ont des VTT ont reçu une formation sécuritaire. Et là on pourrait dire que la loi a réellement atteint l'objectif pour lequel on est ici aujourd'hui.

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que, oui, on a des campagnes d'augmentation de membership, on fait de la promotion dans les journaux à travers le Québec pour sensibiliser les gens à ce que l'endroit sécuritaire pour circuler, c'est à l'intérieur d'un sentier... On en met partout.

On ne s'adresse pas uniquement à nos membres, on s'adresse à la population en général, les magazines de chasse, les magazines de pêche, tout ce qui englobe l'agriculture, *La Terre de chez nous*, tout ça. On met de la publicité dans l'ensemble de ces médias-là pour promouvoir. C'est sûr qu'on escompte travailler plus avec les réseaux de concessionnaires pour sensibiliser les gens parce que, bien des fois, ces gens-là, ils vendent des véhicules puis ils ne disent pas au gars où il peut l'utiliser, ils ne disent pas à l'utilisateur où tu peux aller. Ça fait partie de ça. Il faut être réaliste par contre dans un des éléments. C'est que, sur les 351 000 véhicules immatriculés au Québec, il faut comprendre qu'il y en a environ 40 % qui n'auront pas de... ce n'est pas des véhicules qui vont venir à l'intérieur du réseau des clubs. Soit que ce sont des véhicules qui sont utilisés sur des terres agricoles, ce sont des véhicules Hydro-Québec, Bell Canada, les sociétés d'arpentage. Il y a 40 % des véhicules qui sont là à des fins strictement utilitaires, qui sont existantes. Le 60 autre pour cent fait du loisir.

Chez nous, on va estimer qu'on va avoir fait un bon travail quand on va tourner autour de 125 000 à 150 000 membres. Et c'est nos objectifs et c'est vers ça qu'on veut aller.

Mme L'Écuyer: On sait que, dans les milieux ruraux... J'ai encore du temps.

Le Président (M. Legault): Oui. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Excusez, excusez. Comme vous dites tantôt, il y a quand même, dans des milieux où il y a beaucoup de VTT utilitaires, sur les fermes et ces choses-là... On sait aussi que les fermes, c'est un milieu propice pour des accidents. Nos jeunes à 16 ans ont droit de conduire, et souvent même avant l'âge de 16 ans, sur les terres privées. Est-ce que vous avez déjà pensé à une sensibilisation dans les écoles, auprès des jeunes de 16 ans, ou juste vers la fin de leur secondaire, en termes de sensibilisation à la sécurité? Et pourquoi j'amène ça? Parce que, je me dis, c'est aussi des jeunes qui éventuellement vont conduire des voitures. Il me semble que ça commence souvent par ce type de conduite de ces véhicules utilitaires. Souvent, le jeune, c'est sa première façon ou il commence à conduire avec ça.

Est-ce que vous avez déjà pensé que les clubs dans les différentes régions pourraient aussi aller s'adresser à cette clientèle-là?

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): On pourrait. Le système scolaire au Québec, et malheureusement c'est un obstacle, il est difficilement accessible.

Je pourrais vous conter une expérience... pas une expérience, parce que c'est fait régulièrement. Aux États-Unis, avec l'American Safety Institute, O.K., l'industrie, les manufacturiers de VTT ont des centres de formation. J'ai passé, cet hiver, 15 jours à Atlanta en formation pour former des instructeurs. Et, eux, à tous les jours, au centre de formation, il arrive des autobus d'école avec des enfants de tous âges. Et, eux, ils les amènent en forêt, ils leur donnent des fleurs, ils leur font planter des fleurs en forêt. Ils les amènent. Ils ont un garage avec tous les types de moto, avec tous les habillements. Ils peuvent habiller tous les enfants qu'ils veulent, ils habillent, puis dans plusieurs cas c'est des filles, hein? Et ils les habillent en équipement de moto sans les faire rouler en moto. Ils les font assise sur la moto, les motos sont à leur dimension, ils les font pousser, ils les font freiner, et c'est la première sensibilisation.

On a vu aussi, dans l'adolescence, dans des écoles de délinquants, des adolescents qui... 14, 15 ans, qui sont délinquants, et tout ça, à la formation. S'ils ont une bonne semaine ou s'ils ont eu un bon mois, O.K., l'école les amène au centre de formation Honda, et Honda leur donne un cours de conduite de véhicule hors route soit moto ou de VTT. Ça sensibilise les jeunes à l'éducation. Et on commence jeune. Parce que, là, on a comme pour dire: Regarde, là, on tend à vouloir dire: Les petits véhicules, on va laisser ça sur les propriétés privées, puis tout, là. Je pense qu'on fait une grosse erreur en faisant ça. Il y a des endroits encadrés, puis ce n'est pas rare de voir, quand on circule au travers le Québec, dans les régions, de voir une famille assise sur la galerie en train de prendre une bière puis regarder les petits gars se promener avec un quatre-roues, avec un petit motocross, pas de casque puis en gougounes.

Donc, il devrait, quand on va aller dans le niveau législatif sur les petits véhicules, il devrait y avoir une formation obligatoire. Et c'est sûr que, si on aurait un accès pour faire de la sensibilisation dans les niveaux scolaires, dans les différents niveaux, on s'arrangerait pour rencontrer ces objectifs-là qu'on pourrait y avoir pour que ce soit plus facile à travailler.

Mme L'Écuyer: Merci.

Le Président (M. Legault): Oui. M. le député de Chapleau, en vous rappelant qu'il reste seulement un peu plus que 30 secondes. Donc, une courte question puis une courte réponse.

M. Carrière: Merci, M. le Président. Merci, M. Gagnon. Ma question. Deux choses. Combien vous avez de clubs quads à travers le Québec? Puis la chose qui m'intéresse le plus: Les gens qui suivent votre formation, est-ce qu'ils... Parce que j'ai suivi d'autres formations, je vais en citer une, le cours de navigation,

qui en tout cas ne semble pas très — oui, je vous vois, là — qui ne semble pas très pertinente. Est-ce que, votre formation, les gens en ressortent comblés ou en tout cas est-ce que ça répond vraiment à un besoin?

M. Gagnon (Danny): Les gens...

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Le nombre de clubs: 135 clubs au Québec. C'est en diminution pour la raison qu'on est dans le processus des fusions. Donc, on essaie d'amener les clubs à un club, une MRC pour que ce soit plus facile à travailler pour les bénévoles. Et l'autre question, c'était concernant les...

M. Carrière: ...votre cours. Comment les gens le perçoivent, votre cours?

M. Gagnon (Danny): Tout le monde, que ce soit un adulte ou un adolescent, tout le monde, même un conducteur expérimenté, ressort du cours en ayant appris des choses. Donc, tout le monde en ressort satisfait parce qu'ils ont appris des choses et ils ont appris des éléments qu'ils ne faisaient pas dans leur conduite. Donc, ça améliore, ça contribue à améliorer la sécurité.

M. Carrière: Ça, c'est ouvert à n'importe qui?

M. Gagnon (Danny): Ouvert à tous.

M. Carrière: O.K., d'accord.

Le Président (M. Legault): Merci. Ça complète le temps qui était consacré au groupe formant le gouvernement. On va maintenant passer au groupe qui représente l'opposition officielle. Donc, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Merci, M. Gagnon, des éclairages que vous nous donnez depuis déjà quelques minutes. Écoutez, on peut certainement déplorer que ça ait pris autant de temps à accoucher, si je puis dire, d'un tel projet de loi, mais, si je peux comprendre le sens de votre intervention ce matin, il semble bien que la gestion... la gestation, dis-je, qui a été si longue, ait porté ses fruits, puisque je comprends que vous êtes somme toute en accord avec l'ensemble des dispositions du projet de loi. Que ce soit concernant l'âge, que ce soit concernant le certificat d'aptitude, il n'y a rien que vous souhaiteriez améliorer, ou changer, ou modifier, ou bonifier dans le projet de loi qu'on a sous les yeux.

M. Gagnon (Danny): Actuellement, non.

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Actuellement, non. C'est sûr que c'est un travail d'équipe, là. Je peux dire que ce dossier-là, le dossier du passager, moi, à date j'en ai pratiquement fait ma carrière, parce que ça fait 12 ans que je travaille dessus, là. Puis c'était surtout moi qui n'ai jamais, jamais lâché le morceau avec ça. Connaissant les véhicules, puis tout, ça fait que, oui, c'est un travail

d'équipe, je suis content qu'on en est arrivés là. Financièrement, la fédération, chez nous, on a supporté déjà deux études pour arriver au résultat qu'on en a aujourd'hui. Nos études ont fait une espèce de pression sur le gouvernement, de dire: O.K., on va aller voir ça, tu sais. Ça fait qu'on a fait déjà une étude en 2003, puis après ça on a refait une autre étude par après pour dire: Regarde, en sentier, là, les résultats... si on en ferait une en sentier, les résultats qu'on a obtenus, nous, ils seraient sécuritaires, les résultats seraient sécuritaires.

Ça fait qu'on est venus à bout de convaincre le gouvernement de dire: Bon, bien on va aller vers une autre étude. Ça fait que c'est sûr que c'est un travail d'équipe, c'est un travail de pression, qu'on a fait sans relâche. On a travaillé avec autant les partis d'opposition que les partis au pouvoir dans ce dossier-là. C'est pour ça qu'on en est satisfaits, on en est fiers, parce que c'est un travail d'équipe.

● (10 h 50) ●

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Lorsque j'ai rencontré différents représentants des quadistes l'automne dernier, évidemment on ne savait pas précisément quelles étaient les conclusions de l'étude. Il y avait des rumeurs qui circulaient quant aux conclusions. On ne savait pas quelles étaient les intentions du gouvernement. Et, à ce moment-là, il y a des gens qui me disaient: Écoutez, si le gouvernement veut malgré tout maintenir l'interdiction des sièges d'appoint, il faudrait qu'il y ait comme une espèce de clause grand-père pour que les véhicules qui ont simplement un siège ne perdent pas toute leur valeur puis qu'on ne puisse pas les revendre, puis ainsi de suite. Parce que vous savez pertinemment qu'il y a de plus en plus de véhicules à deux sièges qui sont sur le marché, qui se vendent, bon, ainsi de suite. Est-ce que c'est quelque chose que vous souhaiteriez éventuellement voir mis en oeuvre que cette clause grand-père?

En d'autres termes, est-ce qu'à long terme on ne devrait pas progresser vers la promotion du véhicule à deux sièges pour le transport de passager plutôt que vers le siège d'appoint, tout en prévoyant bien sûr une clause grand-père pour les véhicules qui auraient été achetés avant une date butoir quelconque?

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): C'est sûr qu'il faut comprendre que le texte de loi actuel, pour le consommateur, ça portait beaucoup à induire les consommateurs dans l'erreur, O.K.?

Parce que le citoyen va chez un concessionnaire Honda, puis il rentre dans le magasin, puis il y a un Honda, avec un siège de passager dessus, ou un Yamaha, ou n'importe quoi avec un siège de passager, il l'achète. Il arrive chez eux, il s'informe un peu. Il prend la loi, il lit la loi, puis ils disent: Installé selon les normes du fabricant. Lui, il dit: Ah, moi, j'ai acheté un Honda, il y avait un siège dessus, ça fait qu'il doit avoir été installé par Honda. Il ne sait pas que le siège, il vient d'un autre fabricant. Donc, pour lui, il est correct. Puis là il va dans le sentier puis il se fait dire qu'il n'est pas

correct. Puis il y a eu aussi énormément de tolérance policière parce qu'on parle de 1996 à aller jusqu'à 2000, 2006, 2007 avant qu'il commence à y avoir des interventions policières là-dessus. Tout ça a créé qu'on s'est ramassé avec 300 000 véhicules, dont peut-être 280 000 véhicules illégaux. Puis là on a dit à tous ces gens-là: Bien, ces véhicules-là ne sont pas légaux. Aïe, aïe, les boys, il faut qu'on fasse de quoi pour régler ça. La clause grand-père, ce n'est pas vraiment une solution. Les véhicules, ils ont tellement évolué. Ça a changé beaucoup, les véhicules, ils ont tellement évolué.

C'est pour ça que les véhicules aujourd'hui sont rendus sécuritaires, même s'ils sont conçus pour une personne. Maintenant, il y a des normes de fabrication pour permettre aux fabricants, des normes de SVIA, pour permettre aux fabricants de construire des véhicules à deux places. Il y en a d'aucuns qui n'en feront pas à cause de l'élément de poursuite aux États-Unis. Et c'est un peu comme diriger le consommateur vers un produit x, parce que c'est un deux places. C'est sûr qu'une personne qui a conduit un véhicule à deux places, comparé à un véhicule à un qui a été modifié, le confort pour le conducteur et pour la passagère est complètement différent. Et graduellement ces gens-là, ils vont aller vers ce type de véhicule là. Les personnes qui vont du VTT en couple une fois par année, ils vont garder peut-être des véhicules à une place.

Mais ce n'est pas à souhaiter, qu'il y ait une clause grand-père. Les gens, à l'époque ils voulaient une clause grand-père parce qu'ils voulaient sauver leur véhicule, là. Mais, avec la modification législative qu'il y a là puis la formation, je pense que l'élément formation pour les utilisateurs qui vont transporter des passagers, c'est un gros plus dans ce projet de loi là. Même, nous, au début on aurait aimé avoir, tous les utilisateurs, qu'ils aient une formation obligatoire.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, si je comprends bien, selon vous, puis c'est ce que démontreraient les études, un véhicule conçu pour une personne sur lequel on installerait un siège d'appoint est aussi sécuritaire qu'un véhicule conçu pour deux personnes?

M. Gagnon (Danny): Oui.

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Oui.

M. Bergeron: Incontestablement.

M. Gagnon (Danny): Dans les résultats d'étude, dans les résultats de l'étude au niveau dynamique, puis tout... Même on devait faire l'étude avec les deux types de véhicule puis on a fini avec un véhicule à une place parce que la différence était tellement minime entre les deux types de véhicule, même latéralement. Parce qu'il faut comprendre que, dans la conception du véhicule, quand tu parles avec des ingénieurs manufacturiers, les véhicules à deux places, ils ont uniquement été rallongés. Si on aurait voulu réellement accroître la stabilité du

véhicule puis améliorer sa sécurité... si on le rallonge de 6 po, on aurait dû le rélargir de 2 po. Ce n'est pas le cas. Donc, latéralement, dans bien des cas, le véhicule à deux places, il renverse plus vite que le véhicule à une place à cause de l'empattement, de la longueur qu'il a, puis tout. Latéralement, bien, l'utilisateur, il sait déjà qu'il est dans une pente. Qu'il ait un une place ou un deux places, là, il faut qu'il fasse des déplacements en conséquence.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je vous écoutais tout à l'heure décrire la formation. Peut-être l'avez-vous précisé puis peut-être que ça m'a échappé, mais, cette formation, est-ce qu'elle s'adresse aux conducteurs de quads en général ou spécifiquement aux conducteurs de quads avec passager?

M. Gagnon (Danny): Non, sur l'ensemble des utilisateurs, tous les conducteurs.

M. Bergeron: Est-ce qu'il y aura une formation spécifique pour la conduite avec passager?

M. Gagnon (Danny): Non. C'est qu'au niveau du passager c'est la même formation. C'est qu'on demande aux étudiants... et on insiste sur accentuer les transferts de poids au niveau du transport d'un passager.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais ça, c'est donné dans le cadre de la formation générale?

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): C'est donné dans le cadre de la formation générale.

M. Bergeron: Puis ça devrait...

Le Président (M. Legault): C'est juste pour l'enregistrement de nos débats. Je dois dire qui parle. Donc, je m'excuse. Donc, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci. Alors donc, ça devrait être suffisant pour permettre d'obtenir, selon ce que dit la loi, là, le certificat d'habileté nécessaire pour permettre effectivement qu'il y ait un passager.

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Oui.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Vous dites dans votre document, ce qui est démontré par les chiffres également, que les accidents avec passager recensés semblent précisément toujours se produire hors sentier. Qu'est-ce qui explique ça?

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Qu'est-ce qui explique ça? Bon. C'est que la plupart des accidents avec véhicule hors route avec passager, dans plusieurs, plusieurs cas, c'est...

Chez nous, ça fait drôle à dire, là, mais il y a beaucoup, beaucoup de décès l'été, puis c'est à cause... on est au chalet, on se promène, on décide d'aller prendre une ride. Bien souvent, on n'est pas deux sur le VTT. Dans plusieurs cas, on est trois puis quatre sur le VTT, puis il se produit des accidents. Ou on décide d'aller à un endroit, on n'a pas les équipements. Même si on aurait été passager, même si on aurait été passager, ce n'est pas nécessairement le fait d'avoir été passager qu'il y a eu un accident qui a produit un décès, c'est que les gens, ils n'avaient pas d'équipement sécuritaire, ils n'avaient pas de casque, ils n'avaient aucun équipement sécuritaire. Les décès, chez nous, sur 20, 21, 22 décès par année, je dirais qu'il y en a au moins 15 qui décèdent parce qu'ils n'ont pas porté les équipements obligatoires. C'est tout cet aspect-là. C'est l'été. C'est le désencadrement qui fait que... L'été, on est au chalet. Au lieu d'aller se promener dans les sentiers, on se promène autour du chalet puis là on va aller voir telle crique, on va aller à la pêche à telle place puis là on traverse des endroits difficiles, puis les accidents se produisent puis on n'est pas équipés pour.

Puis on transporte un passager, bien des fois. Puis des fois on est trois, quatre, tu sais. Je regarde, je me souviens d'un dernier cas qui a fait les médias, ils étaient cinq sur le VTT, tu sais. Déjà, un, ce n'était pas permis. Eux autres, ils étaient cinq puis ils n'avaient pas de casque.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Donc ça, c'est évidemment le genre de choses qui ne sont absolument pas permises dans les sentiers qui sont surveillés, balisés par les clubs.

Ça m'amène peut-être à parler de la question des sentiers, qui n'est pas couverte par le présent projet de loi mais qui va peut-être éventuellement... Je sais que les CLD actuellement... pas les CLD, mais les conférences régionales des élus travaillent là-dessus actuellement. Mais est-ce que, selon vous, pour éviter ce genre de statistiques auquel vous faisiez référence, il y a une intervention à faire du côté des sentiers? Est-ce que le réseau de sentiers est suffisant? Est-ce qu'il y a des interventions qui devraient être faites de telle sorte d'éviter ce genre de statistiques ou est-ce que ça ne va rien changer, qu'on va malgré tout utiliser notre quad au chalet?

Est-ce que le fait d'avoir plus de sentiers ou que ceux-ci soient mieux reliés va inciter davantage de gens à utiliser les sentiers plutôt qu'à l'utiliser librement au chalet, à la maison, lorsqu'on est en milieu rural?

M. Gagnon (Danny): On...

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Excusez. C'est sûr qu'on ne changera pas, là, l'habitude d'au chalet puis sur la terre, tout ça, là. Je ne pense pas qu'on change ça en

améliorant le réseau de sentiers. Par contre, l'amélioration du réseau de sentiers a un effet direct sur l'adhésion des membres, sur l'encadrement des gens.

De beaux exemples en Gaspésie. En Gaspésie, c'est surtout dans les milieux locaux, les petites milieux, là. Les gens, ils disent, quand ils arrivent à un club: Ah, crime, on va être obligés de prendre notre carte de membre, tu sais. Puis ça les achale. Puis là il va y avoir un club, puis ils font du boycott pour ne pas qu'il y ait de club, tout ça. Mais les gens, à un moment donné, se rendent compte que le fait d'avoir un club... le gars en Gaspésie, il est capable d'aller à son spot de chasse, il est capable d'aller à son spot de pêche. Mais, si tu lui dis: Aïe, tu peux partir d'Amqui puis tu peux aller à Restigouche en VTT prendre un café au restaurant... Hein, y a-tu une trail là? Oui, tu as juste à rentrer membre du club, suivre la signalisation, ça va t'amener au restaurant.

Puis c'est cet encadrement-là qui fait que les gens, ils adhèrent au club, même dans les régions où pour eux autres ça pourrait sembler facile de circuler de façon désorganisée: Lac-Saint-Jean, Gaspésie, Nord-du-Québec. Les gens y adhèrent, au club, puis c'est l'encadrement que ça apporte.

Mais on ne pourra pas... Malheureusement, les accidents sur les terres puis les accidents autour du chalet, je pense qu'on va toujours en avoir, malheureusement. Et chez nous on insiste beaucoup, de plus en plus. Encore cette année, on va travailler fort sur les campagnes pour le port du casque parce que je pense que c'est l'élément le plus important pour améliorer la sécurité.

● (11 heures) ●

Le Président (M. Legault): Je cède maintenant la parole au député de Berthier.

M. Villeneuve: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, monsieur. Tantôt, vous faisiez allusion à la collaboration des municipalités.

On se rappellera, dans les années soixante-dix, lors de l'arrivée de la motoneige... où on s'est aperçu que, si on ne mettait pas une structure en place, on aurait de sérieux problèmes suite à la circulation anarchique qu'on a vécu à l'époque, et de ce fait s'est mis en place, là, par les clubs de motoneige, des sentiers qui aujourd'hui font la réputation du Québec et attirent des touristes — excusez-moi ma déformation, je suis aussi en tourisme — alors qui attirent les touristes autant européens et surtout, on va se le dire, américains et français, pour ce qui est de l'Europe. Donc, aujourd'hui, ça fait la fierté et ça permet aussi à des régions d'avoir des retombées considérables. Alors, je pense que, le jour où on sensibilisera les élus municipaux à cet aspect-là, eh bien, on aura une collaboration qui, à mon avis, va se maintenir et s'améliorer avec les clubs quads. Dans mon ancienne vie, j'étais maire, et on a travaillé très fort. Et je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites, que, quand vient le temps de faire un sentier, c'est extrêmement compliqué parce qu'on touche à plusieurs propriétaires, il y a des ponceaux à installer, etc. Donc, ça demande une collaboration de tout le monde pour évidemment assurer, là, une meilleure structure, une meilleure circulation, un meilleur contrôle, on va le dire comme ça, là, des véhicules hors route au Québec.

Bon. Ceci étant dit, j'arrive dans la commission, je ne sais pas si cet aspect-là a été étudié ou regardé dans la

loi n° 30. Parce que tantôt je vous écoutais, là, et vous parliez qu'il y avait 1 705 agents de surveillance qui, eux, principalement s'occupent du droit d'accès, il y a 33 agents fédérés qui ont suivi une formation de deux jours en sécurité et 2 540 bénévoles qui sont actifs sur le territoire, et on parle quand même de 17 000 kilomètres de routes. Moi, ce qui m'interpelle beaucoup de la discussion de ce matin, c'est de savoir: Est-ce que, lorsqu'on donne cette formation-là de sécurité routière, est-ce qu'on ne pourrait pas incorporer aussi la notion secourisme? Peut-être que ça se fait? Je n'en ai aucune idée. Je pose la question. Parce que je me dis qu'on parle d'un... appelons ça un loisir, qu'on veut développer au niveau familial en introduisant justement la possibilité d'avoir un deuxième passager. Donc, on veut maintenir cette activité-là familiale qui l'était, comme vous l'avez dit tantôt, presque acquise, mais là on s'aperçoit qu'il y a eu des resserrements au niveau des contrôles, donc ça vient menacer cet aspect-là. Les gens sortent des sentiers pour...

Donc, on comprend aussi que c'est quand même un loisir qui se passe souvent loin des régions, loin... pas des régions, mais plutôt des centres urbains, donc souvent en forêt, en montagne, des endroits éloignés, difficiles d'accès. Et, moi, en tout cas, écoutez, je pense que... Et je comprends aussi que ça fait 12 ans que le projet de loi est en marche, puis, à un moment donné, pour reprendre les propos du député de Verchères, il faut accoucher effectivement, après 12 ans. Mais, moi, je me pose la question: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu justement de regarder cet aspect-là qui pourrait être inclus d'une façon quelconque dans le développement de ce sport-là? Je pense qu'on l'oblige dans plusieurs domaines de la société aujourd'hui. C'est très développé en Europe, et je serais très heureux... j'ai un cours de secourisme moi-même, et je serais très heureux que, si, un jour, il m'arrivait quelque chose, d'avoir des gens qui auraient cette formation-là pour peut-être me sauver la vie. Et donc voilà.

Le Président (M. Legault): M. Gagnon.

M. Gagnon (Danny): Ce n'est pas inclus dans la formation donnée aux agents de surveillance de sentier. Par contre, dans le cadre d'un programme fédéral, on a formé 900 agents de surveillance de sentier en RCR. On en a 900 qui ont été formés en RCR et en intervention en immersion en eau froide, sur un programme de... ça fait drôle à dire, sur un budget de Parcs Canada, où les VTT, ils n'ont pas le droit d'aller dans les parcs. Mais Parcs Canada, dans les nouvelles initiatives, avait un budget là-dessus, puis, nous, on avait appliqué avec Parcs Canada et la fédération de motoneiges un partenariat à trois avec différentes municipalités et on avait équipé des municipalités en équipement d'intervention sur l'eau, des municipalités en bordure de lacs et on a formé, par le fait même, 900 agents de surveillance de sentier en RCR et en immersion sur l'eau. Mais ce n'est pas inclus dans la formation des agents, normalement, là.

Le Président (M. Legault): M. le député de Berthier.

M. Villeneuve: Peut-être en complémentaire. 900 agents au niveau fédéral, on comprend que les cours

de secourisme doivent être constamment repris donc pour actualiser soit les techniques ou pour tout simplement se remémorer finalement les gestes qu'on doit poser en cas d'urgence. Bien, écoutez, oui, c'est une bonne nouvelle. Mais, dans les 900 agents, est-ce qu'on les retrouve aussi dans les... On parle ici de 33 agents fédérés. J'aimerais que vous m'expliquiez où sont impliqués les 900 agents, parce que je n'en avais jamais entendu parler, là, par rapport aux 33 agents fédérés qu'on a ici.

M. Gagnon (Danny): Les 33 agents fédérés, eux, c'est sûr qu'ils ont trois à quatre sessions de deux jours par fin de semaine, durant l'année, O.K., ça fait que, périodiquement eux ont l'intervention en premiers soins, eux, ils l'ont, là, l'intervention en premiers soins, ça fait partie de leur formation, puis tout. Et ils sont formés par des policiers à la retraite, puis tout, donc ils ont les bonnes techniques. Et, eux, c'est vraiment, là, de l'intervention en matière de sécurité qu'ils font.

M. Villeneuve: M. le Président...

Le Président (M. Legault): Oui, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve: ...juste pour terminer, rapidement: Est-ce qu'on prévoit que ça va se continuer au niveau de la formation, parce qu'on comprend que ça doit être actualisé? Voilà.

M. Gagnon (Danny): Ça doit être actualisé. Il faut comprendre que l'escouade des agents fédérés, là, c'est comme un petit voeu politique, social, là, ça coûte 200 000 \$ par année. Ça ne ramène aucun revenu chez nous, d'aucune façon. C'est une dépense directe de notre organisation, sans aucun retour, aucune possibilité de retour sur les contraventions que ces gens-là ont émises à rien, là. C'est vraiment une dépense directe. Et pour nous, en tant que fédération, ça va être difficile d'augmenter ce nombre-là parce qu'il n'y a pas de retour.

Le Président (M. Legault): ...maintenant recéder la parole au député de Verchères. Il reste à peu près une 1 min 30 s.

M. Bergeron: Très rapidement, M. le Président. Vous avez mis beaucoup d'emphase sur les pratiques non sécuritaires qui seraient, elles, à l'origine effectivement des accidents qu'on a connus. Je vais vous citer une dépêche du *Journal de Québec* du 3 octobre 2008 où on disait que, «selon l'institut de la santé publique, c'est l'augmentation du nombre de véhicules et [...] leur puissance et [...] non [le] port du casque qui seraient responsables du nombre, mais surtout du sérieux des blessures causées par les VTT». Est-ce que, selon vous, ça... D'après la pratique puis la connaissance que vous avez du terrain, est-ce que ça semble se vérifier, cette affirmation de l'institut de santé publique du Québec?

M. Gagnon (Danny): L'institut de santé publique travaille surtout au niveau des blessures, ça fait qu'ils ont... Je ne mets pas en doute leurs statistiques, ils ont sûrement de très bonnes statistiques. Par contre, quand on parle de décès, parce que, nous, on est plus facilement

accessibles aux décès qu'accessibles aux blessures, on ne le sait pas, les blessures, comment il y en a réellement. C'est sûr que pour nous on était préoccupés. D'ailleurs, en 2006, l'augmentation de la puissance des véhicules, c'est inquiétant. C'est inquiétant pour les clubs. À chaque fois qu'il sort un nouveau VTT plus puissant que l'autre d'avant, les clubs, ils n'apprécient pas, parce que, lorsqu'on augmente la puissance, on augmente la vitesse. On est rendus aujourd'hui avec des VTT qui peuvent rouler jusqu'à 130 kilomètres-heure. En VTT, la vitesse, chez nous, ce n'est pas un facteur d'accident, c'est un facteur d'accident dans un autre sport. Mais éventuellement ça va devenir un facteur d'accident, parce que les sentiers s'améliorent, la structure s'améliore. Et même je pense qu'à l'époque, en 2006, Mme Boulet avait écrit à son confrère du fédéral, parce qu'il serait important que, pour le futur du sport, de regarder à limiter la puissance des véhicules.

M. Bergeron: Merci.

Le Président (M. Legault): Ça complète le temps qui était consacré pour l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole au député des Chutes-de-la-Chaudière.

M. Picard: Merci, M. le Président. M. Gagnon, félicitations pour votre passion pour le sport, c'est ce sport, votre ardeur et votre ténacité, je dirais, à faire aboutir ce dossier après 12 ans. Petite question. Tantôt, vous avez dit, en 2006, qu'il y a eu un événement déclencheur qui a fait que les gens, surtout en Mauricie, étaient très actifs au niveau du respect de la loi. À votre connaissance, c'est quoi, l'événement déclencheur? Est-ce que vous le connaissez ou c'est arrivé comme ça? Parce que j'ai compris que c'était ciblé dans une région. Et donc j'aimerais vous entendre là-dessus dans un premier temps.

● (11 h 10) ●

M. Gagnon (Danny): ...l'élément déclencheur, c'est la formation, c'est la formation, qui a été mise en place par la Sûreté du Québec sur le territoire de la Mauricie, en formation continue avec les agents. Il y a un policier de la Sûreté qui a demandé à avoir... d'être capable de faire de la formation continue de façon à améliorer leurs sorties en véhicule hors route. Parce que, tu sais, on dirait même...

La Sûreté du Québec, ils en ont, des VTT, dans la Gaspésie, là, ou ils en ont dans d'autres régions du Québec, mais, la plupart du temps, quand ils sortent ces VTT là, même les clubs sont frustrés, parce que ces VTT là, quand ils sortent, ils sortent pour le pot puis ils sortent pour la mari, mais ils ne sortent pas pour aller patrouiller les clubs nécessairement, tandis qu'en Mauricie, Mauricie—Centre-du-Québec, je pourrais dire que c'est une région où, à tous les jours, il y a des policiers en sentier, dans les sentiers des clubs, 12 mois par année. Donc, les interventions, elles sont beaucoup plus fréquentes. C'est pour ça que ça a été un élément important.

M. Picard: O.K., merci.

Le Président (M. Legault): M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

M. Picard: Tantôt, vous parliez de la lourdeur administrative pour établir les sentiers, avoir des ponceaux, discuter un peu partout et vous avez dit que, dans la région de la Gaspésie, c'est l'Unité régionale de loisir qui chapeaute le tout. J'aimerais savoir, un, si c'est positif. Et, si oui, est-ce que vous pensez essayer d'exporter ce modèle-là dans les autres régions administratives en vous présentant aux différentes tables de concertation et en mettant de la pression pour que ce soit peut-être un modèle unique? Parce que je sais qu'il y a beaucoup de restaurateurs, d'hôteliers ou d'ateliers de mécanique qui aimeraient des fois que le sentier passe un peu plus près, là, puis certaines instances municipales mettent un frein à ça.

M. Gagnon (Danny): Nous, il faut vous dire que la Gaspésie, ça a été positif, O.K., autant au niveau de la motoneige que du VTT, là. Dans le VTT, je pense que c'est eux qui ont créé le réseau, c'est eux qui ont encadré les clubs qui se sont développés. Il y a eu des investissements de l'ordre de 3 millions dans le réseau de sentiers. C'est eux qui participent à faire travailler des chômeurs pour l'installation de la signalisation, la fabrication de ponceaux, puis tout. Donc, ça crée de l'emploi en plus dans les régions. Et, avec l'unité régionale de la Gaspésie, nous, on a un contrat avec eux, on les fait travailler. Ils nous représentent sur la Table de concertation du Bas-Saint-Laurent et ils nous représentent aussi sur la table de concertation de la Côte-Nord. Parce qu'ils ont des qualités en ingénierie et ils ont des qualités en aménagement de territoire, donc ils sont capables de parler plus spécifiquement des aménagements requis pour les véhicules hors route.

M. Picard: Merci.

Le Président (M. Legault): M. le député des Chutes-de-la-Chaudière.

M. Picard: Dernière question, M. le Président. Tantôt, vous avez parlé qu'il y avait un sous-financement. J'aimerais connaître votre financement parce que je dois bien avouer que je ne connais pas vos sources de financement du tout. Tantôt, vous avez dit que ça coûtait 200 000 \$ de perte... d'investissement net, plutôt, pour la surveillance. Là, vous dites que vous avez donné un sous-contrat à l'Unité régionale de loisir. Il doit y avoir des coûts avec ça. Donc, j'aimerais avoir une vue globale de votre budget.

M. Gagnon (Danny): C'est sûr que, notre budget annuel, on a un budget de 2,5 millions, O.K.? Il y a tout près de 2 millions qui vient de l'immatriculation, de 6 \$ sur l'immatriculation puis environ 800 000 \$ qui vient du revenu des cartes de membre, plus les revenus des clubs. On parle que les clubs, ils ont environ 8 millions, mais le manque de financement, il est énorme. Parce qu'il faut comprendre qu'entretenir un kilomètre de sentier, ça coûte 460 \$ du kilomètre, et la subvention de retour en entretien de sentier d'un club, là, même s'il y a 1 million de redistribué aux clubs, ça représente 51 \$ du kilomètre. Ça fait qu'il y a un manque à gagner de tout près de 400 \$ du kilomètre

pour les clubs. Sans des bénévoles. Et cette activité-là, elle rapporte énormément en taxes au gouvernement du Québec et au gouvernement fédéral. C'est un réseau, c'est des activités qui représentent 2 milliards de retombées économiques sur l'ensemble du territoire québécois, en retombées économiques dans les régions, parce que ça ne se passe pas dans les grandes villes. C'est très peu financé.

Actuellement, on a 6 \$ sur la plaque. Nous, on a fait des représentations pour obtenir 30 \$ parce qu'on a besoin de ces sous-là, parce qu'il faut comprendre qu'un club d'été, là... Un club d'hiver, lui, à toutes les semaines, il sort, il dépense 460 \$ du kilomètre pour son hiver, avec l'entretien, puis tout ça. Un club de quads, ça a en moyenne 200 km, 250 km de sentiers à entretenir seul. Un club d'été... il faut comprendre que l'activité quad, c'est une activité qui se pratique quatre saisons. En motoneige, il y a un fossé, on pousse de la neige dedans puis on le remplit, puis on continue. En quad, ça prend un pont. On est très frileux à respecter les normes d'environnement, puis tout ça. Un pont, dans un fossé, à travers un champ d'agriculteur, ça coûte facilement 10 000 \$. Puis, quand on prend des terres de travers, des ponts à 10 000 \$, là, ce n'est pas long qu'on fait 100 000 \$ de ponts pour faire 1 km. On se retrouve avec des rivières à traverser. L'été, on ne peut pas passer sur la glace. L'été, ça prend une rivière, puis des ponts, dans certaines rivières au Québec, ça coûte énormément cher. Ce n'est pas rare, 600 000 \$, 700 000 \$. La rivière Montmorency, ici, on a participé financièrement au pont, ça coûte 600 000 \$, 700 000 \$.

Et des activités, tels le véhicule tout-terrain et la motoneige, c'est des activités que socialement il n'y a pas de fonds pour ça, tu sais. On veut faire un pont pour faire passer la piste cyclable; je regarde, pour faire passer la piste cyclable en Gaspésie, le pont, il a coûté 400 000 \$, O.K.? Ça a pris deux, trois coups de téléphone, puis ils ont reçu 350 000 \$ du gouvernement pour faire un pont pour faire passer la piste cyclable puis ils ont dit aux quads puis à la motoneige: Comment vous allez donner pour notre pont? Bien, nous autres, on a les moyens de donner juste 20 000 \$. Comment ça, vous n'avez pas les moyens de donner plus? On n'a pas les moyens de donner plus. On ne les a pas, les moyens, parce que le milieu politique, il n'est pas axé sur notre développement. Nous autres, notre 30 \$ qu'on demande, on est conscients que ça ne prend pas... ce n'est peut-être pas le temps de 30 \$ au club.

On est conscients que ça prend 30 \$ pareil sur l'immatriculation mais qu'il y ait 10 \$ qui soient mis dans un fonds pour nous permettre de travailler avec les tables de concertation en partenariat, parce que les tables de concertation, là, ils le disent dans les comités consultatifs: Ça va prendre des sous tout à l'heure. Parce qu'on aura beau déplacer les trails puis travailler, il n'y en a pas, d'argent, ça va en prendre.

M. Picard: Merci, M. Gagnon.

Le Président (M. Legault): Merci. Ça complète la période d'échange avec les députés. Donc, merci beaucoup, M. Gagnon, pour votre présentation, pour être venu ici répondre aux questions de la commission. Donc, merci pour votre présence.

Remarques finales

On est maintenant à l'étape des remarques finales. Donc, M. le député des Chutes-de-la-Chaudière, vous disposez de 1 min 30 s pour vos remarques finales.

M. Marc Picard

M. Picard: Merci, M. le Président. Bien, je dois dire que je suis satisfait de la mouture de ce projet de loi, qui va régler une situation qui a été créée en 2006, là, par, je dirais, par nos amis qui s'occupent de la sécurité routière, qui font leur travail, qui font leur travail, et c'est correct comme ça. Mais je comprends aussi que, dans le projet de loi, il va y avoir un pouvoir réglementaire au ministre. Je ne sais pas, s'il arrive d'autres situations semblables, si on devra faire perdurer une situation qui... Est-ce qu'on devra toujours repasser une loi ou des fois par la réglementation on peut modifier? Je ne sais pas. On va voir à l'étude article par article.

Mais, moi, je tiens à souligner que le ministre va avoir notre entière collaboration pour faire avancer ce projet de loi là rapidement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Legault): Merci. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques finales pour une durée maximale de six minutes. M. le député de Verchères.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Encore une fois, je tâcherais d'être plus bref encore, d'autant qu'à la lumière de ce qu'on a entendu ce matin il y a tout lieu de penser que l'adoption du projet de loi ne devrait pas poser problème, on ne peut pas présumer de rien, il va sans dire, mais qu'on devrait pouvoir procéder à l'adoption du projet de loi dans des délais très raisonnables. Il semble bien qu'il n'y a pas de problème majeur avec ce projet de législation qui nous est présenté par le gouvernement. Je veux évidemment remercier l'ensemble et des collègues d'avoir participé à cet exercice ce matin, remercier le ministre, il va sans dire, les officiels du ministère des Transports, les membres du cabinet, notre toute petite équipe de notre côté, ma collaboratrice, Marline Côté, mes collègues de l'opposition officielle pour l'étude de ce matin.

Je pense qu'au-delà du problème tout à fait particulier que nous voulons régler avec le projet de loi n° 30, à savoir la possibilité effectivement de pouvoir transporter un passager avec un siège d'appoint, on a soulevé ce matin un certain nombre d'autres problématiques sur lesquelles nous devons éventuellement nous pencher pour améliorer la sécurité au niveau des véhicules hors route. Et il m'apparaît très clair que la question des sentiers et le développement du réseau de sentiers est au coeur de ces objectifs qu'on doit se donner pour améliorer la sécurité quant à l'usage de ce type de véhicule. Je le réitère encore une fois, il y a des études qui sont en cours actuellement du côté des conférences régionales des élus. Il y a des tables de concertation, des tables de travail qui ont été mises en place. Alors, j'ose espérer que le gouvernement voudra aller de l'avant puis donner suite aux travaux qui ont été faits jusqu'à présent, voudra aller de l'avant avec les conclusions de ces travaux, devrais-je

dire, et qu'il sera prêt à mettre les ressources nécessaires pour permettre que nous puissions aller de l'avant.

Sur ce, M. le Président, je vous remercie également, et on se revoit bien sûr pour l'étude article par article.

● (11 h 20) ●

Le Président (M. Legault): Merci. Je vais maintenant inviter le ministre à faire ses remarques finales pour une durée maximale de 7 min 30 s.

M. Norman MacMillan

M. MacMillan: Merci, M. le Président. Très rapidement, j'aimerais juste signaler deux choses par les questions qui ont été posées par mes collègues. Quand on parlait tantôt de programme pour les écoles, pour la sécurité, etc., il y a déjà un programme qui est en préparation, en collaboration avec les ministères de la Santé, de l'Éducation et la Sûreté du Québec, et de la fédération. Prochainement, on pourra en discuter, peut-être même au dépôt, au projet de loi, la période, mais ça s'en vient.

Et, quand vous parliez tantôt, M. le député de Berthier, de secourisme, il y a la table de concertation. Quand vous parliez, M. le député de Verchères, de la table de concertation, ils sont en train d'étudier tout ça pour les régions éloignées, dans leur mandat. Aux côtés de sécurité et de secourisme, c'est déjà sur la table pour faire quelque chose. Et, dans le rapport qui va être déposé par les tables de concertation d'ici le mois de novembre... ça va sûrement être dans le rapport des tables de concertation.

Alors, moi, j'aimerais, pour finir, remercier comme vous mes collègues, l'ensemble de mes collègues, M. le député de Verchères, M. le président et les gens du ministère du Transport qui m'accompagnent et aussi vous mentionner un point, surtout un remerciement tout spécial à la fédération qui travaille par son directeur général, M. Gagnon. Quand vous avez parlé tantôt des bénévoles et du guichet unique, ça a frappé un point sensible sur mon côté, alors on va sûrement en discuter, parce que c'est un point qui est très important. Nous devons, nous, comme députés, dans chacune de nos régions, essayer de trouver des solutions pour inciter nos bénévoles à participer à la motoneige, au VTT, etc. Alors, il y aura sûrement des rencontres. Et, je veux le rementionner, je fais une tournée présentement avec les tables de concertation avant qu'elles déposent le rapport pour le mois de novembre, et, tous ces points-là qui sont mentionnés, nous allons informer et même peut-être envoyer à nos gens vos questions que vous avez posées aux tables de concertation, ce matin et pendant le projet de loi, pour les informer, pour vraiment... Et, moi, je souhaite fortement que les tables de concertation vont continuer après le mandat qui se termine bientôt. Mais je veux continuer ça parce que c'est un bon dialogue avec toutes les régions du Québec et nous ici, à l'Assemblée nationale.

Alors, encore une fois, merci, M. Gagnon. On voit que vous connaissez, comme on dirait chez nous, vous connaissez votre stuff. Alors, ne lâchez pas. Félicitations! Et merci à tout le monde encore une fois.

Le Président (M. Legault): Merci, M. le ministre. Donc, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 11 h 22)